

## Пояснительная записка к проекту федерального закона N 232858-8 "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"

### Досье на проект федерального закона

**Проект** федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" подготовлен Минтрансом России в целях внедрения систем контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути.

**Проектом** федерального закона предусматривается:

возможность применение средств контроля и поддержания состояния работоспособности на транспортных средствах, подлежащих оснащению тахографами, а также регистрации информации о времени управления транспортным средством тахографом (действующая норма) или тахографом с подключенным к нему средством контроля и поддержания состояния работоспособности (проектируемая норма);

обязанность водителя при регистрации показателей, не совместимых с возможностью дальнейшего управления транспортным средством, сделать перерыв в управлении и продолжить движение, только если средство контроля и поддержания состояния работоспособности не регистрирует потерю его работоспособности (потерю внимания водителя).

Время управления транспортным средством при использовании тахографов с подключенным к нему средством контроля и поддержания работоспособности будет осуществляться в пределах продолжительности рабочего времени за учетный период, и не будет превышать нормального числа рабочих часов.

При этом применение в транспортных средствах, осуществляющих перевозку пассажиров, тахографа с подключенным к нему средством контроля и поддержания работоспособности во время следования по маршруту и в случае фиксации им предельных значений параметров психофизиологического состояния, в том числе в случае неисправной работы прибора, будет осуществляться с учетом особенностей подобного рода перевозок, которые будут урегулированы в подзаконном акте.

Учитывая, что производительность труда в этом случае будет напрямую зависеть от физиологического состояния организма водителя, реализация норм **проекта** федерального закона позволит улучшить условия труда такого водителя, а работодатель будет заинтересован в своевременном и качественном отдыхе водителя, а также в предупреждении профессиональных заболеваний водителя. Таким образом, применение средств контроля и поддержания состояния работоспособности поможет сбалансировать интересы работодателей и профсоюзных организаций.

Одновременно, в случае фиксации средством контроля и поддержания состояния работоспособности потери концентрации внимания, водитель обязан сделать перерыв в управлении, даже если предельные значения установленных норм времени управления не наступили. Например, если через 2-3 часа (при норме времени до специального перерыва 4,5 часа) после начала управления средство контроля и поддержания состояния работоспособности зафиксирует начальную фазу засыпания водителя, он должен применить специальный перерыв и восстановить свою работоспособность. Если не восстановить работоспособность, то потеря концентрации внимания водителя при слежении за дорожной обстановкой может привести к дорожно-транспортному происшествию (ДТП), в том числе с гибелью людей.

Основной причиной потери концентрации внимания является утомление водителя, как закономерный процесс снижения работоспособности, возникающий в результате его деятельности. Физиологическая сущность усталости заключается в сигнализации организмом об утомлении и необходимости прекратить или снизить интенсивность работы. Вместе с тем не всегда чувство усталости соответствует степени фактического утомления. Водитель в состоянии утомления может не чувствовать усталости под влиянием эмоционального возбуждения, опасности, интереса к выполняемой работе, ответственности.

В результате нарушается точность и координация движений, увеличивается время реакции, снижается степень автоматизации навыков, теряется чувство скорости, снижается готовность к

действиям при неожиданном изменении дорожной обстановки.

В целях снижения ДТП по причине переутомления водителя 51 государство, в том числе Российская Федерация, подписали **Европейское соглашение** о работе экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), регламентирующее режимы управления транспортным средством и отдыха водителей.

Аналогичные нормы времени управления транспортным средством и отдыха установлены нормативными правовыми актами, применяемыми в отношении водителей при осуществлении внутрироссийских перевозок.

Контроль за соблюдением указанных норм осуществляется тахографами, которыми должны быть оснащены грузовые автомобили и автобусы, принадлежащие юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, а также физическим лицам.

Вместе с тем, установленные в нормативных правовых актах максимальные нормы времени управления транспортным средством и минимальные нормы времени отдыха основаны на работе среднестатистического водителя и не могут учитывать индивидуальные особенности организма водителя, которые, в свою очередь, могут позволить как увеличить предельное время управления транспортным средством, так и уменьшить его относительно установленных норм, тем самым снизить риск возникновения ДТП.

В настоящее время на рынке существуют как средства контроля и поддержания состояния работоспособности, которые способны фиксировать изменения психофизиологического состояния водителя, так и средства мониторинга поведения водителей.

В соответствии с **пунктом 2.1.21** ГОСТ 12.0.002-2014 "Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Термины и определения", утвержденном **приказом** Росстандарта от 19 октября 2015 г. N 1570-ст под работоспособностью понимается способность человека, определяемая возможностью физиологических и психических функций организма, которая характеризует его возможности по выполнению конкретного количества труда (работы) заданного качества за определенный интервал времени.

Таким образом, средства контроля и поддержания состояния работоспособности должны обеспечивать контроль работоспособного состояния водителя для включения биологической обратной связи, требующей активного ответного действия водителя для подтверждения его работоспособного состояния, тем самым возвращая водителя в контур управления транспортным средством.

Вместе с тем, использование средств контроля и поддержания состояния работоспособности не предусмотрено **техническим регламентом** Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" и соответственно является опциональным. Использование таких средств являются добровольным и предполагает заинтересованность водителей в этом.

Являясь метрологически поверенным средством измерения, тахограф обеспечивает фиксацию времени управления автомобилем и времени отдыха водителей с высокой точностью, а использование средств криптографической защиты информации обеспечит сохранение индивидуализированных норм в защищенной памяти бортового устройства, а также контроль за их выполнением с привязкой к конкретному водителю на основе использования персонифицированных карт тахографа.

Проработка стоимостных характеристик, предлагаемых **проектом** федерального закона к внедрению устройств с учетом сложившейся политико-экономических условий, показала устойчивость каналов поставок запасных компонентов и деталей, а также производственной базы их изготовителей.

Анализ социально-экономической эффективности проектируемого **проекта** федерального закона выражается в снижении количества погибших и раненных, а также снижении материального ущерба от ДТП в случае применения средств контроля работоспособности.

Согласно информации из открытых источников, ориентировочная стоимость средств контроля работоспособности водителей в пути составляет от 25 до 80 тыс. рублей. Таким образом расходы на установку средств контроля для 10% парка эксплуатируемых грузовых автомобилей и автобусов ориентировочно составят около 10 млрд. руб.

Повышение экономической эффективности труда водителя достигается посредством допустимого увеличения времени управления транспортным средством при условии удовлетворительного психофизиологического состояния водителя.

В целях конкретизации технических решений, подготовки нормативных правовых актов, направленных на реализацию **проекта** федерального закона, а также оптимизации производственных мощностей организаций-изготовителей средств контроля и поддержания состояния работоспособности и тахографов, проект федерального закона вступает в силу с 1 сентября 2024 г.

Предлагаемые **законопроектом** решения не повлияют на достижение целей государственных программ Российской Федерации.

**Законопроект** соответствует положениям **Договора** о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации.

В **законопроекте** содержатся обязательные требования, которые связаны с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности и оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, привлечения к административной ответственности, предоставления лицензий и иных разрешений, аккредитации, оценки соответствия продукции, иных форм оценки и экспертизы, о соответствующем виде государственного контроля (надзора), виде разрешительной деятельности и предполагаемой ответственности за нарушение обязательных требований или последствиях их несоблюдения.

Предлагаемые решения соответствуют положениям **федерального проекта** "Общесистемные меры развития дорожного хозяйства" паспорта национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги", утвержденного президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам.

Принятие **проекта** федерального закона не влечет за собой:

изменения объема полномочий и компетенции органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления;

выделения средств из резервного фонда Правительства Российской Федерации;

сокращения доходной части соответствующих бюджетов.

### **Финансово-экономическое обоснование к проекту федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"**

Принятие **проекта** федерального закона "О внесении изменений статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" не потребует дополнительных расходов за счет средств федерального бюджета.

### **Перечень федеральных законов, подлежащих признанию утратившими силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения"**

Принятие **проекта** федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" не потребует признания утратившими силу, приостановления, изменения или принятия федеральных законов.

### **Перечень нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства, федеральных органов исполнительной власти, подлежащих признанию утратившими**

**силу, приостановлению, изменению или принятию в связи с принятием проекта  
федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О  
безопасности дорожного движения"**

Принятие **проекта** федерального закона "О внесении изменений в статьи 2 и 20 Федерального закона "О безопасности дорожного движения" потребует:

а) принятия постановления Правительства Российской Федерации "О внесении изменений в раздел 26 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090".

Целью правового регулирования является определение норм времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением норм времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении.

Нормы времени управления транспортным средством должны включать увеличенное время управления транспортным средством в случае использования средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России;

б) принятия приказа Минтранса России "О внесении изменений в приложения N 1 и N 3 к приказу Минтранса России от 28 октября 2020 г. N 440 "Об утверждении требований к тахографам, устанавливаемым на транспортные средства, категорий и видов транспортных средств, оснащаемых тахографами, правил использования, обслуживания и контроля работы тахографов, установленных на транспортные средства" в части обеспечения возможности применения средств контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути.

Целью правового регулирования является определение технических требований к тахографам, в части обеспечения опциональной возможности подключения к нему средств контроля и сохранения в защищенном архиве данных, фиксируемых такими устройствами.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением новых технических требований организациями-изготовителями тахографического оборудования, а также требований к порядку их использования при подключенных к ним устройств контроля.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России, ФСБ России;

в) принятия приказа Минтранса России "Об утверждении параметров неработоспособного состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимое с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством".

Целью правового регулирования является определение параметров неработоспособного состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимое с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением утвержденных параметров неработоспособного состояния водителя, характеризующих снижение работоспособности водителя, не совместимое с возможностью дальнейшего безопасного управления транспортным средством.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России, Минздрав России;

в) принятия приказа Минтранса России "Об утверждении требований к средствам контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути, порядка оснащения транспортных средств такими средствами, порядка передачи информации от средств контроля к тахографам, а также порядка действий водителя при использовании средств контроля".

Целью правового регулирования является определение требований к средствам контроля и

поддержания состояния работоспособности водителей в пути, порядка оснащения транспортных средств такими средствами, порядка передачи информации от средств мониторинга к тахографам, а также порядка действий водителя при использовании средств контроля.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением утвержденных требований к средствам контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в пути, порядка оснащения транспортных средств такими средствами, порядка передачи информации от средств контроля к тахографам, а также порядка действий водителя при использовании средств контроля.

Срок принятия акта: до 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России;

г) принятия приказа Минтранса России "О внесении изменений в Особенности режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда водителей автомобилей".

Целью правового регулирования является приведение его положений в соответствии с новой редакцией **раздела 26** Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных **постановлением** Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. N 1090.

Предметом правового регулирования являются отношения, связанные с применением норм времени управления транспортным средством и перерывов в таком управлении.

Срок принятия акта: 30 мая 2024 г.

Ответственный исполнитель - Минтранс России.

Соисполнители - МВД России, Минтруд России, Российский автотранспортный союз, Профсоюз работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.